



## **Onnettomuusaika ja – paikka**

2011, kesäkuu, torstai, aamu  
Piha-alue

## **Osalliset henkilöt**

Kuolleita 1  
Loukkaantuneita 0  
Loukkaantumattomia 0

## **1. TAPAHTUMAKUVAUS**

Maastoajoneuvo (A) kaatui pihamaalla ajouralla ja kuljettaja (A1) jäi sen alle.

Mieshenkilö A1 (63 v) oli lähtenyt aamulla kesäaamunolta liikkeelle metsätöihin CAN-AM 400 -merkkisellä maastoajoneuvolla (A), johon oli kytketty kuormaamaton puutavaraperäkärri. Hän (A1) oli pukeutunut metsurin suojarusteisiin: takkiin, turvahousuihin, -saappaisiin ja metsurivyöhön sekä -kypärään. Ennen pihan poroaidan veräjää ajoneuvosta (A) oli jäänyt alamäkeen noin 10 metriä pitkät vasemmalle tiukasti kaartavat luistojäljet. Näitä edelsivät loivassa alamäessä epätasaisella pinnalla näkyvät heittelehtimisjäljet. Ajoneuvo oli pyörähtänyt ympäri oikean kyljen kautta pituusakselinsa suuntaisesti (oikean puoleisten renkaiden kyljet olivat saviset) ja päätynyt ”katolleen” keula menosuuntaan osoittaen. Peräkärri oli pysynyt kiinni ajoneuvossa, koska siinä oli 360 astetta pyörivä vetopää. Perävaunu oli maastoajoneuvon nähden noin 90 asteen kulmassa omilla pyörillään.

Kuljettaja (A1) päätyi ajoneuvon alle kasvoilleen. Ajoneuvon nopeus kaatumistilanteessa oli enintään 30 km/t (lautakunnan arvio).

Tapahtumahetken sää oli kirkas. Ilman lämpötila oli 15 - 20 °C.

Onnettomuuspaikka sijoittuu sorapintaiselle pihamaa-alueelle ja sillä olevalle pihatielle, joka oli suljettu kevyellä veräjällä (kumiverkolla). Pihamaassa ja liittymätiessä on laskua noin 6 %. Ajouran leveys on noin 3 metriä.

## **2. AVAINTAPAHTUMA JA RISKITEKIJÄT**

### **Avaintapahtuma**

Maastoajoneuvon (A) pyörähtäminen vasemmalle käännäytessä pituusakselinsa kautta ympäri oikeanpuoleisen kyljen kautta

### **Välittömät riskitekijät**

#### **Osallinen A1 (CAN-AM)**

Kuljettaja A1 menetti ajoneuvon hallinnan todennäköisesti liian voimakkaan ohjausliikkeen vuoksi.

## **Taustatekijät**

### **Osallinen A1 (CAN-AM)**

A1 lähti liikkeelle väsyneenä ja alkoholin vaikutuksen alaisena (1,2 promillea). A1 ajoi tuttua ja turvalliseksi mieltämäänsä piha-aluetta ja pihatietä liian suurella tilannenopeudella. Piha-alue oli epätasainen ja vietti alaspäin A:n kulkusuunnassa.

Perävaunu nosti vetoajoneuvon (mönkijän) takapäätä ilmaan jyrkässä väistössä ja edesauttoi ajoneuvon kaatumista ja pyörähtämistä ympäri. Maastoajoneuvossa oli kytkettynä 4-veto, mikä tekee siitä "puskevan" ja näin vaikeasti käännettävän.

Maastoajoneuvo on korkea ja kapea, ja tämän vuoksi herkkä kaatumaan.

### **3. VAURIOT JA SEURAUKSIIN VAIKUTTANEET TEKIJÄT**

#### **Ajoneuvon vauriot, niiden aiheutuminen ja turvarakenteet**

Ajoneuvo ei vaurioitunut.

#### **Seurauksiin vaikuttaneet riskitekijät ajoneuvossa ja ympäristössä**

Mönkijässä ei ole turvarakenteita.

### **4. VAMMAT, VAMMOJEN AIHEUTTAJAT JA TURVALAITTEET**

#### **CAN-AM (A1)**

Kuljettaja (A1) kuoli tukehtumalla maastoajoneuvon alle. Kuljettaja käytti todennäköisesti metsurikypärää, joka lensi päästä kaatumisvaiheessa. Kypärän käyttämisellä ei ollut merkitystä tässä tapauksessa.

### **5. PARANNUSEHDOTUKSET JA TURVALLISUUSSUOSITUKSET**

#### **Onnettomuustapahtuma**

Kuljettajille tulee antaa elinikäistä valistusta maastoajoneuvolla ajamisen riskeistä ja mahdollisuuksista jo hankinnan yhteydessä perusteellisen ajo-ohjeen muodossa (dvd).

Maastoajoneuvoille tulee säätää rekisteröintivelvollisuus ja määrävuosin tapahtuva katsastusvelvollisuus.

Metsänomistajille tulee järjestää turvallisuuskoulutusta maastoajoneuvojen (mönkijöiden) ominaisuuksista ja käyttämisen riskeistä omatoimisessa metsänhoitotyössä.

## **Seuraukset**

Vaikka tässä tapauksessa kypärä ei olisi pelastanut kuljettajaa, niin maastoajoneuvoja varten tulee kehittää ja ottaa käyttöön tarkoituksenmukainen ja helposti käytettävä kypärämalli.

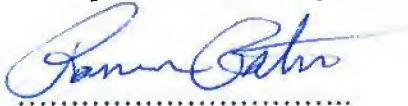
Maastoajoneuvojen (mönkijöiden) turvallisuutta tulee kehittää turvakaarilla ja "koriratkaisuilla", jotka estävät ja suojaavat kuljettajan jäämistä puristuksiin sen alle.

## **6. ERITYISET SEIKAT**

Kuljettajan vasemman käden kainalon alta löytyi matkapuhelin, jonka näytöllä näkyi teksti "Anna PUK-koodi".

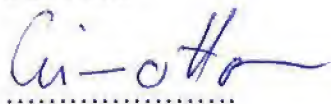
**Rovaniemellä 21. päivänä toukokuuta 2012**

**Tutkijalautakunnan puheenjohtaja ja tutkintaryhmän johtaja:**

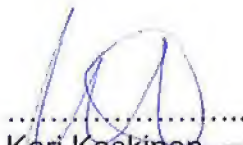


.....  
Rauno Päätsä  
Ylikomisario  
Poliisijäsen

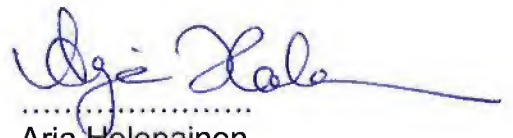
**Jäsenet:**



.....  
Kimmo Herranen  
Insinööri  
Ajoneuvotekninen jäsen



.....  
Kari Koskinen  
Ortopedi  
Lääkärjäsen



.....  
Arja Holopainen  
Liikenneturvallisuustutkija  
Käyttäytymistiedejäsen



.....  
Erkki Hulkko  
Insinööri  
Liikennetekninen jäsen  
Sihteeri

**Tutkintaselostuksen käytön rajoitus**

Tämä onnettomuustutkinta selostuksineen on tehty lain n:o 24/2001 mukaisesti liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tutkijalautakunta ei ole käsitellyt onnettomuudesta johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta. Tutkintaselostuksen käyttämistä muuhun kuin turvallisuuden parantamiseen on vältettävä eikä sen tietoja saa yhdistää henkilötietoihin.